Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI

WARSZAWA № 7. d. 23 maja 1925 r.

14.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 25 kwietnia 1925 r. № IV. 2139/13/25 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie przepisów o premjowaniu pracy przetokowej.

Załączając przepisy premjowania pracy przetokowej polecam wprowadzić je w życie od 1 stycznia 1925 r. odnosząc wydatki na odnośne kredyty, przewidziane na wypłatę powyższej premji w preliminarzu budżetowym na rok 1925.

Premje należy wypłacać pracownikom, wskazanym w § 13 przepisów, tylko na tych stacjach, na których pracują stałe stacyjne parowozy przetokowe.

Normy opracowane na skutek pisma Ministerstwa Kolei № IV. 16931/13/24 z dnia 19 grudnia dla każdej oddzielnej stacji, na której pracują stałe przetokowe parowozy, należy przeliczyć wychodząc z zasady potrzebnego czasu dla przerobienia 100 wagonów, a nie ilości kilometrów przebiegu przetokowego parowozu.

Normy powyższe należy ustalić z początku na przeciąg sześciu miesięcy od dnia wprowadzenia w życie premji, a następnie na podstawie doświadczenia z ubiegłych miesięcy należy zastosować konieczne zmiany, nowe normy wprowadzić w życie już na okres czasu wskazany w § 5 przepisów.

Ilość przerobionych wagonów należy obliczać według zasad, ustalonych okólnikiem M. K. z dnia 10 maja 1921 r. za № IV. 7951/18 dla prowadzenia

księgi obrachunku pracy przetokowej i przedstawienia wykazu o tej pracy do Ministerstwa, to jest, do obrachunku należy przyjmować wagony odczepione od pociągów przechodzących i doczepione do takich pociągów, następnie wagony z pociągów, które na danej stacji zostały całkowicie rozformowane i sformowane na nowo i wagony oddawane do obcych lub sąsiednich Dyrekcji, o ile te wagony faktycznie z jakichkolwiekbądź względów były przetaczane na stacji granicznej. Natomiast nie może być przyjmowana pod uwagę praca z wagonami stosownie do § 6 przepisów.

Wskazany w § 14 procentowy podział premji między poszczególne grupy pracowników ustala się prowizorycznie i gdyby po pewnym czasie przy stosowaniu premji okazał się nieodpowiednim z jakichkolwiekbądź przyczyn, Dyrekcje winny wystąpić do Ministerstwa Kolei z umotywowanemi wnioskami o wprowadzenie koniecznych zmian.

Podział premji między poszczególnych pracowników, wymienionych w § 13 pozostawia się do decyzji Dyrekcji Kolejowych w osobach zainteresowanych Naczelników Wydziałów i po zatwierdzeniu przez Prezesa Dyrekcji Kolei. Dla orjentacji jednak podaje się nieobowiązujący projekt ilości udziałów poszczególnych kategorji pracowników:

54% dla pracowników stacyjnych:

Zawiadowca stacji (w zależności od osobistego udziału jego w pracy przetokowej)	1,0 do 3,0
Zastępca Zawiadowcy stacji	1,0
Dyżurny ruchu, Kierownik ruchu	1,5
Starszy ustawiacz	1,5
Nastawniczy i st. zwrotniczy	1,0
Ustawiacz	1,5
Przetokowy	1,5
Zwrotniczy	1,0

40% dla maszynistów i pomocników:

Maszynista przetokowy	3
Pomocnik maszynisty	2

O ileby Dyrekcje uznały za celowe dla zadośćuczynienia wymaganiom § 12 przepisów czynności obliczeniowe przekazać stacjom, to Ministerstwo Kolei nie będzie podnosiło sprzeciwu ze względu na to, że to może przyśpieszyć wypłacanie premji jednak w takich wypadkach wydatki muszą być w odpowiedni sposób sprawdzane przez Wydział Eksploatacyjny Dyrekcji.

Na wynagrodzenie organów administracyjnych i kontrolnych za kierownictwo i nadzór nad sprawnem i oszczędnem wykonywaniem pracy przetokowej Ministerstwo Kolei w miarę uznania przeznaczać będzie z zaoszczędzonych ewentualnie kredytów premjowych, lub kredytów remuneracyjnych pewne sumy do dyspozycji P. p. Prezesów Dyrekcji dla podziału między starszych pracowników, którzy swoją inicjatywą i pracą szczególnie przyczynili się do osiągnięcia tych oszczędności.

Minister:
(—) *Tyszka*

Przepisy o premjowaniu pracy przetokowej.

§ 1. Premje za pracę przetokową, wykonywaną przetokowemi parowozami, mają na celu osiągnięcie możliwie dodatnich wyników tej pracy, przez umiejętne jej skoordynowanie i wyzyskanie parowozów, co jednocześnie dodatnio wpływa na obrót wagonów.

Cel powyższy da się osiągnąć przy zastosowaniu następujących środków:

a) należy ograniczać ilość parowozów przetokowych do rzeczywistej potrzeby;

b) w książeczkach przetokowych (§ 60 przepisów o gospodarce parowozowej) i wydawanych maszynistom kwitach (§ 61 przepisów o gospodarce parowozowej) należy ściśle wskazywać czas rzeczywistej pracy i oddzielnie czas bezczynności parowozów (rezerwa i pogotowie);

c) zawiadowca stacji, lub na większych stacjach instruktorzy stacyjni obowiązani są stale pouczać pracowników służby wykonawczej, jak należy wykonywać pracę przetokową, a kierownik ruchu, względnie dyżurny ruchu, o ile możności, powinien osobiście mieć nadzór nad tą pracą, aby uniknąć zbytecznych i skomplikowanych przetaczań;

d) z chwilą, kiedy parowóz przetokowy zakończył swą pracę i jest już zbyteczny — należy niezwłocznie kierować go do parowozowni (§ 46 przepisów o gospodarce parowozowej).

§ 2. Premję za pracę przetokową na poszczególnych stacjach, na których pracują specjalne parowozy przetokowe, wprowadza się na mocy rozporządzenia Prezesa Dyrekcji.

§ 3. Dla obliczania premji przetokowej dla każdej poszczególnej stacji oddzielnie ustala się normę ilości godzin pracy przetokowego parowozu na każde sto przerobionych wagonów.

§ 4. Premje wypłaca się za czas zaoszczędzony w porównaniu z wyznaczoną normą pracy parowozu na służbie stacyjnej. Za przekroczenie tej normy dokonywa się potrąceń w tej samej wysokości z premji za pracę przetokową, która należy się, lub będzie przypadać pracownikom w następnych okresach.

§ 5. Normy dla każdej poszczególnej stacji określa Wydział Eksploatacji, a po uzgodnieniu z zainteresowanemi Wydziałami zatwierdza Prezes Dyrekcji. Normy ustala się w zależności od charakteru ruchu na pewien okres czasu, w każdym bądź razie nieprzekraczający pół roku (okres letni i zimowy).

Przy opracowaniu norm Wydział Eksploatacji kieruje się rezultatami wykorzystania taboru, osiągniętemi przy zastosowaniu premji za ubiegły okres czasu, normami, które obowiązywały w tym okresie, i całym statystycznym materjałem dotyczącym tej sprawy.

§ 6. Praca przetokowa i stacyjna wykonywana w specjalnych warunkach lub niezależna od pracowników, biorących udział w premji, nie podlega premjowaniu, naprzykład:

a) naładunek i wyładunek gospodarczych pociągów i przetaczanie ich w obrębie stacji i poza nią;

b) wykonanie przetaczania na torach parowozowni, warsztatów, składów Wydziału Zasobów i innych bez dozoru pracowników Wydziału Eksploatacyjnego;

c) obsługiwanie zdawczych pociągów między stacjami dwóch sąsiednich kolei;

d) mycie i dezynfekowanie wagonów;

e) praca przetokowa stacyjna dokonana parowozami pociągowemi.

§ 7. Stawki premjowe za zaoszczędzony w porównaniu z ustaloną normą czas pracy parowozu przetokowego ustala się w wysokości 25% od zaoszczędzonego kosztu utrzymania czynnego parowozu przetokowego.

Koszt utrzymania parowozu przetokowego w ciągu godziny określa się na razie na 12 zł. 75 gr.

Na wypadek zmiany powyższych kosztów Dyrekcje Kolejowe będą powiadomione przez Ministerstwo Kolei.

§ 8. Pracownicy, biorący udział w premji przetokowej otrzymują ją tylko za czas faktycznego wykonywania swoich obowiązków.

§ 9. Kwoty, które podlegają potrąceniu za przekroczenie normy wyznaczonej dla pracy przetokowej (§ 4), winny być potrącone pracownikom li tylko z przypadających im premji za pracę przetokową. Potrącenia te w wypadkach, kiedy przekroczenia norm wywołane zostały przyczynami nieprzewidzianemi przy ustaleniu norm i niezależnemi od pracowników mogą być umorzone (anulowane) przez Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego po uzgodnieniu z Naczelnikami zainteresowanych Wydziałów.

§ 10. Z ogólnej sumy wyrobionej premji odlicza się 2% do dyspozycji Nacz. Wydz. Eksploatacyjnego na organizację i wykonanie obliczenia i podziału premji. Kwota ta służy dla opłacenia pracowników zatrudnionych w godzinach nadliczbowych obliczaniem i podziałem premji lub dla wynajęcia specjalnych pracowników.

§ 11. Rozchody wywołane premjami winny być zaliczone na odnośne pozycje budżetowe w ramach przydzielonych na ten cel kredytów.

§ 12. Opracowanie danych o rezultatach premjowania za każdy miesiąc winno być zakończone najpóźniej w ciągu następnego po sprawozdawczym miesiąca i w tymże czasie powinna nastąpić wypłata premji.

§ 13. Premje za pracę przetokową mogą otrzymywać:

1. Z liczby pracowników stacyjnych Wydziału Eksploatacyjnego:

a) zawiadowcy stacji i ich zastępcy ruchowi;

b) kierownicy, względnie dyżurni ruchu;

c) ustawiacze, kierujący pracą przetokową parowozów i starsi ustawiacze, starsi przetokowi, przetokowi i robotnicy przetokowi;

d) nastawniczowie, starsi zwrotniczowie i zwrotniczowie.

2. Z liczby pracowników Wydziału Mechanicznego na linji:

a) dyspozytorzy parowozowni;

b) maszyniści przetokowi i ich pomocnicy.

3. Z liczby pracowników Oddziałów Eksploatacyjnych starsi i dyżurujący dyspozytorzy ruchu.

§ 14. Z premji każdej stacji przedewszystkiem odlicza się jak to wskazano w § 10, na koszta obliczenia podziału premji 2%

pozostałość rozdziela się w następujący sposób:

Dla pracowników stacyjnych Wydziału Eksploatacyjnego 54%
„ „ Oddziału (Urzędów) W-łu Eksploatacyjnego 2%
„ przetokowych maszynistów i ich pomocników 40%
„ pracowników parowozowni 2%

W tym samym stosunku rozdziela się i potrącenia za przekroczenia norm premjowych.

Premje lub potrącenia za przekroczenia norm rozdziela się między odnośnych pracowników proporcjonalnie do ilości udziałów i godzin ich pracy. Ilość udziałów przydzielonych każdej kategorji pracowników określa odnośny Naczelnik Wydziału i zatwierdza Prezes Dyrekcji Kolei.

§ 16. Sprężyste wykonanie pracy przetokowej w żadnym razie nie powinno wpływać ujemnie: na bezpieczeństwo ruchu, na prawidłowe zestawienie pociągów, szczególnie dalekobieżnych, powodować uszkodzenia taboru, lub też powodować zwiększenie przestoju wagonów na stacjach.

Winni powyższych przekroczeń będą poza potrąceniami wskazywanemi w § 17 z premji, podlegać surowej odpowiedzialności.

Dyrekcje winny zorganizować nadzór nad ścisłem przestrzeganiem powyższych zasad przez stacje otrzymujące premje.

§ 17. Z premji przypadających do wypłaty pracownikom na zasadach wyżej wskazanych, za nieprawidłowe zestawienie pociągów przez nienależyte zgrupowanie wagonów według stacji, odcinków i grup przeznaczenia

i kierunków, winno być dokonane potrącenie według zasad ustalonych przez Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego i zatwierdzonych przez Prezesa Dyrekcji Kolei.

Połowę tych potrąceń przeznacza się na powiększenie premji tym stacjom, które ujawniły te niedokładności i przerobiły nieprawidłowo zestawione pociągi.

15.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 25 kwietnia 1925 r. № V. 3555/25 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie warunków technicznych na dostawę drutu stalowego i lin stalowych do urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

Podane niżej warunki techniczne na dostawę drutu stalowego i lin stalowych zatwierdzam.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

Warunki techniczne na dostawę drutu stalowego do urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

1. Do wyrobu drutu stalowego winna być użyta najlepsza stal tyglowa o strukturze jednolitej. Średnica drutu ma wynosić 4, względnie 5 m/m. Dopuszczalna różnica nie może być większa niż ± 0,1 m/m. Złom drutu winien być drobno ziarnisty.

Wytrzymałość na rozerwanie ma wynosić najmniej 110 kg. na 1 m/m^2, przyczem wydłużenie nie powinno przekraczać 1,25%.

2. Drut winien być ocynkowany, a powłoka cynkowa winna mieć najmniej taką grubość, żeby przy 5-cio krotnem zanurzeniu drutu ocynkowanego — każdym razem na przeciąg 1 minuty — w rozczynie 1 jednostki ciężaru siarczanu miedzi i 5 jednostek ciężaru wody, powierzchnia drutu nie pokryła się pełną powłoką miedzi. Po każdem zanurzeniu należy drut opłukać w czystej wodzie i osuszyć kawałkiem flaneli.

Powłoka cynkowa winna tak ściśle i trwale przylegać do stalowego drutu, żeby po nawinięciu drutu na walec o średnicy 15 razy większej od średnicy drutu badanego, w zwojach ściśle do siebie przylegających, powłoka cynkowa została nienaruszona.

Przyrządy do prób, oraz robotników winien dostarczyć na swój koszt dostawca.

3. Drut winien być zwinięty w kręgi o średnicy wewnętrznej około 1,5 m. Waga kręgów ma wynosić około 50 kg., przyczem drut w kręgu winien być z jednego kawałka.

Drut rozwinięty z bębna na długość około 100 m. nie powinien układać się wężykowato, a zawieszony na krążkach pędniowych i obciążony 60 kg. nie powinien tworzyć linji łamanej.

Dostawcy obowiązani są dostarczyć do każdego kręgu drutu stalowego 3 tabliczki blaszane, na których należy oznaczyć nazwę wytwórni i numer zamówienia.

Po odcięciu kawałków próbnych przeciąga się przez kręgi i tabliczkę drut, który odbiorca zabezpiecza plombą w ten sposób, żeby uniemożliwić wyjęcie tabliczki bez uszkodzenia plomby. Pozostałe dwie tabliczki służą do oznaczenia odciętych kawałków drutu wziętych do próby i winny być również przez odbiorcę zabezpieczone plombami.

Odbiór kręgu oznacza odbiorca, umieszczając tabliczkę na wewnętrznym końcu kręgu i zabezpieczając ją plombą. Tabliczka zaplombowana winna pozostać na kręgu aż do jego zupełnego zużytkowania.

Do opakowania użyć należy materjałów zabezpieczających od uszkodzenia przy transporcie.

Warunki techniczne na dostawę lin drucianych do urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

1. Do wyrobu lin winna być użyta najlepsza stal tyglowa o strukturze jednolitej. Wytrzymałość na rozerwanie poszczególnych drutów ma wynosić najmniej 150 kg. na 1 m/m^2.

Każdy drut winien wytrzymać najmniej 50 zgięć o 180°, przyczem promień zgięcia ma wynosić 2,5 m/m (rysunek 1). Pierwsze zgięcie o 90° nie liczy się.

Średnica drutu stalowego użytego do wyrobu lin wraz z ocynkowaniem ma wynosić 0,4 m/m. Dopuszczalna różnica nie może być większa niż $\pm$ 0,03 m/m.

2. W celu zabezpieczenia od rdzy winny być druty ocynkowane. Powłoka cynkowa winna mieć najmniej taką grubość, żeby przy dwukrotnem zanurzeniu drutu ocynkowanego — każdym razem na przeciąg 1 minuty — w roztworze złożonym z 1 jednostki ciężaru siarczanu miedzi i 5 jednostek ciężaru wody, powierzchnia drutu nie pokryła się pełną powłoką miedzi. Po każdem zanurzeniu należy drut opłukać w czystej wodzie i osuszyć kawałkiem flaneli. Powłoka cynkowa winna tak ściśle i trwale przylegać do stalowego drutu, żeby po nawinięciu drutu na walec o średnicy 10 razy większej od średnicy badanego drutu w zwojach ściśle do siebie przylegających, powłoka cynkowa została nienaruszoną.

3. Lina druciana winna mieć średnicę 5, względnie 6 m/m. Różnice do 5% są dopuszczalne. Druty tworzące pasma winny być skręcone w lewo, pasma zaś tworzące linę, winny być skręcone w prawo. Liny druciane o średnicy 5 m/m winny składać się z 5 oddzielnych pasm, z których każde winno być skręcone z 19 drutów. Liny druciane o średnicy 6 m/m winny się składać z 6 oddzielnych pasm utworzonych w powyższy sposób.

Liny druciane winny posiadać jako rdzeń linkę konopną nasyconą roztworem niezawierającym kwasu i zabezpieczającym od gnicia i wchłaniania wilgoci.

4. Liny druciane winny być badane na wytrzymałość przy stałem natężeniu 100 kg. (dla całej liny). W tym celu nawija się je na krążki, jak na rysunku 2 uwidoczniono. Długość skoku winna wynosić 500 m/m. W czasie próby nie należy lin nadmiernie smarować. Lina druciana o średnicy 5 lub 6 m/m winna wytrzymać najmniej 100 000 podwójnych zgięć, zanim się przerwie. Prócz tego lina o średnicy 5 m/m winna wytrzymać obciążenie 1200 kg., o średnicy 6 m/m obciążenie 1500 kg., przyczem wydłużenie nie powinno przekraczać 3,5%

Przyrządy do prób, oraz robotników winien dostarczyć na swój koszt dostawca.

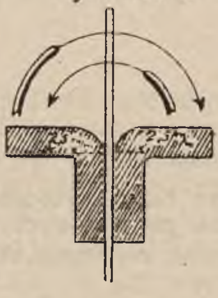
Dostawca obowiązany jest dostarczyć do każdego kręgu liny drucianej 3 tabliczki blaszane, na których należy oznaczyć nazwę wytwórni i numer zamówienia.

Po odcięciu kawałków próbnych przeciąga się przez kręgi i tabliczkę drut, który odbiorca zabezpiecza plombą w ten sposób, żeby uniemożliwić wyjęcie tabliczki bez uszkodzenia plomby. Pozostałe dwie tabliczki służą do oznaczenia odciętych lin wziętych do próby i winny być również przez odbiorcę zabezpieczone plombami.

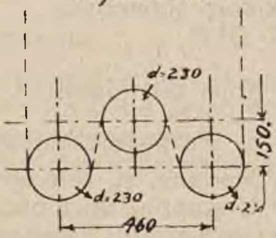
Odbiór kręgu oznacza odbiorca umieszczając tabliczkę na wewnętrznym końcu kręgu i zabezpieczając ją plombą. Tabliczka zaplombowana winna pozostać na kręgu aż do jego zupełnego zużytkowania.

Do opakowania użyć należy materjałów zabezpieczających od uszkodzenia przy transporcie.

Rysunek 1



Rysunek 2



16.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 18 kwietnia 1925 r. № I. 3115/25 w sprawie uprawnień lekarzy kolejowych do korzystania dla celów służbowych z lokomocji kolejowej.

„Dodatek 2-gi” do mego rozporządzenia z dnia 18 grudnia 1924 roku № I. 18666 (Dziennik Urzędowy № 16 z 1924 r. str. 207) uzupełniam następująco:

pkt. 5. Lekarze kolejowi, tak etatowi jak i umówieni, otrzymują dla celów służbowych bezpłatne bilety okresowe imienne:

Lekarze rejonowi 1-ej klasy — na przejazd w obrębie własnej Dyrekcji w wagonie II-ej klasy,

Lekarze rejonowi 2-ej klasy — na przejazd w obrębie własnego i sąsiednich rejonów lekarskich w wagonie II ej klasy,

Lekarze specjaliści (z wyjątkiem lekarzy-dentystów), niezależnie od posiadanego stopnia służbowego, — na przejazd w obrębie własnej Dyrekcji w wagonie I-ej klasy.

Wszystkie inne ulgi przejazdowe dla wymienionych lekarzy rejonowych i lekarzy-specjalistów oraz dla członków ich rodzin winny być stosowane na zasadach ogólnych.

Naczelni Lekarze Dyrekcji — wobec przemianowania ich na Naczelników Wydziałów Sanitarnych — otrzymują bilety kolejowe narówni z Naczelnikami innych Wydziałów Dyrekcji.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

ZAWIADOMIENIA.

W Ministerstwie Kolei

Mianowania:

Prezydent Rzeczypospolitej mianował:

Postanowieniem z dnia 13 maja 1925 r.

D-ra Gałeckiego Adama, Naczelnika Wydziału Ministerstwa Kolei — Dyrektorem Departamentu w IV stopniu służbowym urzędników państwowych.

Minister Kolei powierzył stanowisko Dyrektora Departamentu Administracyjnego:

D-rowi Gałeckiemu Adamowi.
№ T. 451/25.

Minister Kolei mianował:

Rozporządzeniem z dnia 19 maja 1925 r.

Buszyńskiego Marjana, st. referenta Ministerstwa Kolei — Naczelnikiem Wydziału w V stopniu służbowym urzędników państwowych przy równoczesnem powierzeniu stanowiska Naczelnika Wydziału Prezydjalnego.
№ T. 452/25.

Minister Kolei poruczył stałe zastępstwo Naczelnika Wydziału Prezydjalnego:

Rozporządzeniem z dnia 19 maja 1925 r.

Siekierskiemu Józefowi, st. referentowi Ministerstwa Kolei.
№ T. 507/25.

W Dyrekcjach Kolei Państwowych

Mianowania.

Dr. Panecki Władysław — naczelnikiem Wydziału Sanitarnego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.
№ Dz. I. 5600/1-C/25.

Inż. Ziemiański Feliks — naczelnikiem oddziału mechanicznego w Siedlcach, Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.
№ I. 7018/25.

Inż. Nacher Karol, zawiadowca parowozowni II kl. Lwów—Wschód — naczelnikiem parowozowni I kl. we Lwowie.
№ I. 5204/1/25.

Kontrolerami wydziałowymi w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie zostali mianowani:

Kohlhepp Albin, referendarz Wydziału Kontroli Dochodów tej samej Dyrekcji.

Wójcik Bronisław, starszy asesor i zawiadowca stacji Szczerzec.
№ I. 3526/1/25.

Przeniesienie.

Inż. Lewicki Włodzimierz, kontroler drogowy — z Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie do okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, na własną prośbę, przy jednoczesnem zwolnieniu z zajmowanego stanowiska.

№ I. 3240/1/25.

KONKURS.

Na posadę naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja akademickie, V lub VI grupa uposażenia oraz dłuższa praktyka służbowa w rzeczonym wydziale.

Termin składania podań do 15 czerwca 1925 r.

№ I. 3573/1-F/25.

Unieważnienia.

Unieważnia się z powodu kradzieży bezpłatny bilet okresowy bezimienny kl. I № 1293, wydany przez Ministerstwo Kolei na urzędnika Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, z terminem ważności do 31 grudnia 1925 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

№ I. 6422/2/25.

Unieważnia się z powodu zagubienia bezpłatny okresowy bilet bezimienny klasy II-ej № 208, wydany przez Ministerstwo Kolei na funkcjonarjusza Policji Państwowej z terminem ważności do 31 grudnia 1925 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

Poleca się wydać odpowiednie zarządzenia.

№ I. 7131/2/25.

Drukarnia Państwowa № 29114. 18.V.25 2000.